

Master cylinder for hydraulic brake system of motor vehicle

Patent Number: DE19610834
Publication date: 1997-06-19
Inventor(s): UNTERBERG HARTMUT (DE)
Applicant(s): LUCAS IND PLC (GB)
Requested Patent: ☐ DE19610834
Application Number: DE19961010834 19960319
Priority Number(s): DE19961010834 19960319
IPC Classification: B60T11/16; B60T11/20; F15B7/08; B60T8/32
EC Classification: B60T8/38, B60T11/16, B60T8/48B
Equivalents: ☐ EP0886593 (WO9734790), B1, ES2169370T, JP2000506809T, ☐ WO9734790

Abstract

The invention concerns a main brake cylinder (10) for a hydraulic vehicle-brake system, the cylinder having a wall (12) enclosing a bore (14) extending along the longitudinal axis (A) of the cylinder. One end of the bore is closed off by an end wall forming part of the wall (12) of the cylinder (10) while the other end is closed off by a closure element (16) which forms a seal with the cylinder. Mounted in the bore (14) next to the closure element (16) so that it seals off the bore and can move axially is a piston (18) actuated by a rod which passes through the closure element. The piston has a centrally located valve (20) which allows fluid to flow between a reservoir and a pressure chamber (28) located inside the bore (14) and delimited by the end wall of the bore and the piston (18). When the piston (18) is not being actuated, the valve (20) is held in the open position by a component (transverse pin 34) holding up the closure element (16). In order to ensure a defined opening point in relation to the piston (18), even when the valve (20) is being opened against an overpressure, the closure element (16) consists of an annular elastomeric part (42) on the side facing the pressure chamber (28) and, detachably connected to the elastomeric part, immediately behind it along the longitudinal axis of the cylinder, another annular part (44) made of rigid material. The part (44) made of rigid material has an integral circular ridge (46) running round it, forming an essentially rigid stop, the cross-sectional diameter of the ridge being, at the most, approximately half the cross-sectional diameter of the elastomeric part (42) and the ridge penetrating completely or almost completely through the elastomeric part (42) in the axial direction.

Data supplied from the esp@cenet database - I2



1A-85959

19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Pat ntschrift
10 DE 196 10 834 C 1

51 Int. Cl.⁸:
B 60 T 11/16
B 60 T 11/20
F 15 B 7/08
// B 60 T 8/32

- 21 Aktenzeichen: 196 10 834.9-21
- 22 Anmeldetag: 19. 3. 96
- 43 Offenlegungstag: —
- 45 Veröffentlichungstag der Patenterteilung: 19. 8. 97



DE 196 10 834 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

73 Patentinhaber:
Lucas Industries p.l.c., Solihull, West Midlands, GB

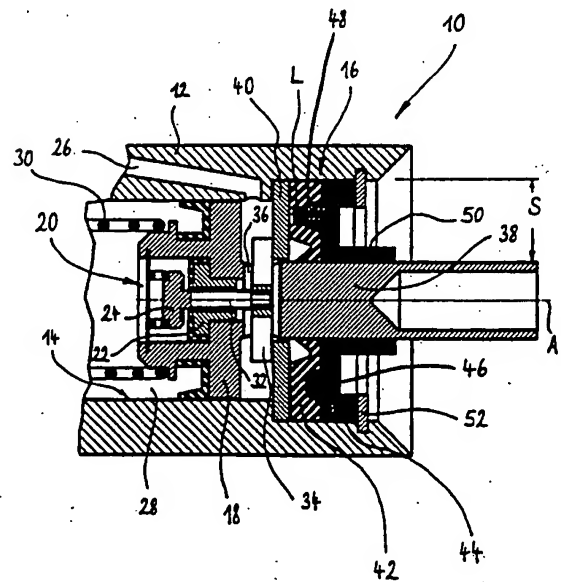
74 Vertreter:
Patent- und Rechtsanwälte Wuesthoff & Wuesthoff,
81541 München

72 Erfinder:
Unterberg, Hartmut, 56072 Koblenz, DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:
EP 04 67 021 A1

54 Hauptzylinder

57 Ein Hauptzylinder (10) für eine hydraulische Fahrzeugbremsanlage hat ein Gehäuse (12), das eine sich entlang einer Längsachse (A) erstreckende Bohrung (14) aufweist, deren eines Ende von einer zum Gehäuse (12) des Hauptzylinders (10) gehörenden Stirnwand und deren anderes, gegenüberliegendes Ende durch ein Verschlusselement (16) abdichtend verschlossen ist. In der Bohrung (14) ist benachbart zu dem Verschlusselement (16) ein durch dieses hindurch betätigbarer Kolben (18) abdichtend und axial verschieblich aufgenommen, der ein Zentralventil (20) aufweist, das eine Fluidverbindung zwischen einem Fluidreservoir und einer in der Bohrung (14) durch die Stirnwand und den Kolben (18) begrenzten Druckkammer (28) ermöglicht. Das Zentralventil (20) ist bei unbetätigtem Kolben (18) durch ein auf das Verschlusselement (16) wirkendes Anlagebauteil (Querstift 34) in Offenstellung gehalten. Um auch dann, wenn das Zentralventil (20) gegen Überdruck öffnen soll, einen definierten Öffnungspunkt in bezug auf den Kolben (18) zu gewährleisten, besteht das Verschlusselement (16) aus einem der Druckkammer (28) zugekehrten, kreisringförmigen Elastomerteil (42) und einem lösbar damit verbundenen, sich axial daran anschließenden Teil (44) aus starrem Material, das ebenfalls kreisringförmig ausgeführt ist. Das Teil (44) aus starrem Material hat zur Bildung eines quasi starren Anschlages innen instückig damit ausgebildet, ringförmig umlaufenden Vorsprung (46), dessen größte Querschnittsabmessung ...



DE 196 10 834 C 1

Die Erfindung betrifft einen Hauptzylinder, oft auch Hauptbremszylinder genannt, für eine hydraulische Fahrzeugbremsanlage, mit einem Gehäuse, das eine sich entlang einer Längsachse erstreckende Bohrung aufweist, deren eines Ende von einer zum Gehäuse des Hauptzylinders gehörenden Stirnwand und deren anderes, gegenüberliegendes Ende durch ein Verschlußelement abdichtend verschlossen ist, wobei in der Bohrung hindurch betätigbarer Kolben abdichtend und axial verschieblich aufgenommen ist, der ein Zentralventil aufweist, das eine Fluidverbindung zwischen einem Fluidreservoir und einer in der Bohrung durch die Stirnwand und den Kolben begrenzten Druckkammer ermöglicht, und das bei unbetätigtem Kolben durch ein auf das Verschlußelement wirkendes Anlagebauteil in Offenstellung gehalten ist, und wobei das Verschlußelement aus zwei separaten, kreisringförmigen und sich axial aneinander anschließenden Teilen gebildet ist, von denen das erste, der Bohrung zugekehrte Teil aus einem Elastomermaterial und das zweite, von der Bohrung abgewandte Teil aus einem starren Material besteht.

Ein solcher Hauptzylinder ist aus der EP 0 467 021 A1 bekannt.

Hauptzylinder dieser Art werden in Fahrzeugen vor allem zusammen mit Bremsdruckregelsystemen verwendet, wobei diese Bremsdruckregelsysteme heutzutage häufig sowohl die Funktion haben, ein Blockieren der Fahrzeigräder beim Bremsen zu verhindern (sogenanntes Antiblockiersystem), als auch die Funktion haben, ein Durchdrehen der Antriebsräder beim Beschleunigen insbesondere auf rutschigem Untergrund zu verhindern (sogenannte Antischlupfregelung). Wie bereits erwähnt, wird das in dem Kolben angeordnete Zentralventil im unbetätigten Zustand des Hauptzylinders, d. h. wenn sich der Kolben in seiner Ruhe- bzw. Ausgangsstellung befindet, durch ein mit dem Zentralventil verbundenes Anlagebauteil offengehalten, welches sich direkt oder indirekt an der ihm zugewandten Stirnfläche des zum Verschlußelement gehörenden Teils aus Elastomermaterial abstützt.

Geöffnet wird das Zentralventil, indem das mit ihm verbundene Anlagebauteil bei der nach einer Betätigung des Hauptzylinders erfolgenden Rückbewegung des Kolbens in dessen Ausgangsstellung in Anlage mit der dem Anlagebauteil zugewandten Stirnfläche des Verschlußelements gerät und sich dort abstützt, war zum Öffnen des Zentralventils führt. Das bedeutet, daß das Zentralventil gegen den zu diesem Zeitpunkt in der Druckkammer herrschenden Druck geöffnet werden muß. Im normalen Fahrbetrieb ist es häufig so, daß zu dem Zeitpunkt, in dem sich das Anlagebauteil an das Verschlußelement anlegt, kein oder nur ein geringer Überdruck in der Druckkammer vorhanden ist. Unter bestimmten Umständen kann es jedoch dazu kommen, daß das Zentralventil noch gegen einen erheblichen Überdruck geöffnet werden muß, insbesondere dann, wenn direkt anschließend an einen Antischlupfregelzyklus eine Bremsung erforderlich ist und deshalb der Hauptzylinder betätigt wird. In einem solchen Fall hat der im Rahmen der Antischlupfregelung in der Druckkammer des Hauptzylinders aufgebaute Fluidruck vor der sich direkt anschließenden Bremsbetätigung keine Gelegenheit mehr, sich zu entspannen, da das zusätzliche Fluidvolumen, das während des Antischlupfregelzyklus der Druckkammer zum Druckaufbau zugeführt

worden war, aufgrund der sich zeitlich direkt anschließenden Bremsbetätigung nicht in den Fluidvorratsbehälter zurückgeleitet werden kann. Abhängig von dem in der Druckkammer noch vorherrschenden Fluidruck, variiert jedoch der Öffnungszeitpunkt des Zentralventils, da das mit dem Zentralventil verbundene Anlagebauteil umso tiefer in das Elastomerteil des Verschlußelements eindringt, je höher der in der Druckkammer dann noch vorherrschende Druck ist und sich das Zentralventil erst bei einer entsprechenden, von dem Verschlußelement auf das Anlagebauteil ausgeübten Gegenkraft öffnen kann. Eine klare Definition des Öffnungszeitpunktes des Zentralventils in bezug auf den in der Bohrung des Hauptzylinders angeordneten Kolben ist somit nicht möglich, das Zentralventil öffnet abhängig von bestimmten Betriebsbedingungen einmal früher und einmal später. Dies ist aus Gründen eines möglichst gleichbleibenden Bremsansprechverhaltens unerwünscht.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Hauptzylinder der eingangs beschriebenen Art so weiterzubilden, daß ein möglichst gleichbleibendes Bremsansprechverhalten, insbesondere ein allzeit definiertes Öffnungsverhalten des Zentralventils, unabhängig von den Betriebsbedingungen gewährleistet ist.

Diese Aufgabe ist erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die beiden Teile des Verschlußelements lösbar miteinander verbunden sind und ein einstückig mit dem Teil aus starrem Material ausgebildeter, ringförmig umlaufender Vorsprung, dessen größte Querschnittsabmessung höchsten nur etwa die Hälfte der Querschnittsabmessung des Teils aus Elastomermaterial beträgt, letzteres axial vollständig oder nahezu vollständig durchsetzt. Mit "nahezu vollständig" ist hier gemeint, daß der auf dem Teil aus starrem Material ausgebildete, ringförmig umlaufende Vorsprung sein axiales, freies Ende nicht genau in der dem Anlagebauteil zugewandten Stirnfläche des Elastomerteils hat, sondern etwas darunter, d. h., daß das axiale, freie Ende des Vorsprungs in Axialrichtung etwas weiter von dem mit dem Zentralventil verbundenen Anlagebauteil entfernt ist, als die Stirnfläche des Elastomerteils. Durch den leichten Überstand des Elastomerteils bezüglich des Teils aus starrem Material wird gewährleistet, daß das Anlagebauteil sich immer weich und leicht gedämpft an das Verschlußelement anlegt, dann jedoch sofort mit dem freien Ende des am Teil aus starrem Material ausgebildeten Vorsprungs in Berührung kommt, so daß unabhängig von dem Druck, gegen das Zentralventil geöffnet werden muß, ein definiertes Öffnen des Zentralventils sichergestellt ist. Die beschriebene Ausbildung des erfindungsgemäßen Verschlußelements stellt somit einen starren bzw. quasi starren Anschlag für das mit dem Zentralventil verbundene Anlagebauteil oder eine zwischen diesem Anlagebauteil und dem Verschlußelement angeordnete Anlagengescheibe dar, ohne daß deshalb die Dichtungsfunktion des Verschlußelements leidet. Da die größte Querschnittsabmessung des umlaufenden Vorsprungs nur etwa höchstens die Hälfte der Querschnittsabmessung des Elastomerteils beträgt, verbleibt radial innerhalb und radial außerhalb des Vorsprungs genügend Elastomermaterial für eine gute, auch radial elastische Abdichtung.

Der ringförmig umlaufende Vorsprung des Teils aus starrem Material kann beispielsweise die Form eines geschlossenen Kreisrings aufweisen. Der radial äußere und der radial innere Abschnitt des Elastomerteils sind dann durch mehrere brückenförmige Verbindungsstück-

ke, die sich über den Vorsprung hinweg erstrecken, miteinander verbunden. Alternativ kann der ringförmig umlaufende Vorsprung durch mehrere Kreisringsegmente gebildet sein, zwischen denen Platz für Verbindungsstege zwischen dem radial äußeren und dem radial inneren Abschnitt des Elastomerteils gelassen ist. Gemäß einer weiteren Abwandlung kann zumindest das freie Ende des ringförmig umlaufenden Vorsprungs von einer Reihe stiftförmiger Fortsätze gebildet sein, die in Umfangsrichtung voneinander vorzugsweise gleichmäßig beabstandet sind und die sich axial erstrecken. Der starre bzw. quasi-starre Anschlag wird bei einer solchen Ausführungsform durch eine kreisringförmige Anordnung angenähert punktförmiger Anlageflächen gebildet.

Unabhängig von der Ausbildung des ringförmig umlaufenden Vorsprungs verringert sich bevorzugt die Querschnittsabmessung des Vorsprungs zu dessen freiem Ende hin. Dabei kann die Verringerung der Querschnittsabmessung des Vorsprungs kontinuierlich oder auch stufenweise erfolgen. Durch die Verringerung der Querschnittsabmessung wird eine noch bessere Dichtwirkung erreicht, da zum freien Ende des Vorsprungs hin radial innerhalb und radial außerhalb desselben zunehmend mehr Elastomermaterial vorhanden ist, woraus eine bessere radiale Ausgleichsfähigkeit des Verschlusselements im Bereich seines Elastomerteils resultiert.

Bevorzugt weist das Teil aus starrem Material des Verschlusselements auf seiner von dem Teil aus Elastomermaterial abgekehrten Stirnseite einen hohlzylindrischen Fortsatz auf. Dieser Fortsatz dient zur besseren Führung eines Betätigungselementes, das auf den in der Bohrung des Hauptzylinders angeordneten Kolben wirkt.

Um auch bei höherem Druck eine gute Dichtwirkung des Verschlusselements zu gewährleisten, soll dessen Teil aus starrem Material im Bereich der Fläche, mit der es am Teil aus Elastomermaterial anliegt, insbesondere keine Durchgangsausnehmungen aufweisen. Bereiche des Elastomerteils könnten sich sonst bei entsprechender Druckbelastung in solche Durchgangsausnehmungen eindrücken, wodurch Elastomermaterial an anderen Dichtstellen fehlen würde.

Ein Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Hauptzylinders wird im folgenden anhand der beigefügten Figur näher erläutert, in der im Querschnitt der hier interessierende Endabschnitt eines erfindungsgemäßen Hauptzylinders vergrößert dargestellt ist.

Die einzige Figur zeigt das krafteingangsseitige Ende eines allgemein mit 10 bezeichneten Hauptzylinders für eine hydraulische Fahrzeugbremsanlage. Der Hauptzylinder 10 hat ein langgestrecktes Gehäuse 12 mit einer entlang einer Längsachse A verlaufenden und im dargestellten Ausführungsbeispiel stufenförmig ausgebildeten Bohrung 14. Das hier nicht dargestellte, eine Ende dieser Bohrung 14 ist üblicherweise von einer zum Gehäuse 12 des Hauptzylinders 10 gehörenden Stirnwand dicht verschlossen. Das diesem Ende gegenüberliegende, andere Ende der Bohrung 14 ist wie dargestellt mit einem Verschlusselement 16 abdichtend verschlossen, dessen Aufbau später noch näher erläutert wird.

In der Bohrung 14 ist benachbart zu dem Verschlusselement 16 ein durch letzteres hindurch betätigbarer Kolben 18 abdichtend und axial verschieblich aufgenommen. In dem Kolben 18 ist ein Zentralventil 20 mit einem Ventilsitz 22 und einem federnd in Richtung auf den Ventilsitz 22 vorgespannten, axial beweglichen

Ventilkörper 24 angeordnet. Das Zentralventil 20 gibt im dargestellten, geöffneten Zustand über eine Nachlaufbohrung 26 eine Fluidverbindung zwischen einem nicht gezeigten, mit der Nachlaufbohrung 26 in Verbindung stehenden Fluidreservoir und einer Druckkammer 28 frei, die in der Bohrung 14 zwischen dem Kolben 18 und dem nicht dargestellten, verschlossenen einen Ende der Bohrung 14 begrenzt ist. Der Kolben 18 ist in der Figur in seiner Ruhe- oder Ausgangsstellung wiedergegeben, die er im unbetätigten Zustand einnimmt und in die er in üblicher Weise durch eine Rückstellfeder 30 vorgespannt wird. Die nicht dargestellten Teile des Hauptzylinders 10 sind von üblicher, bekannter Bauart und werden daher nicht näher erläutert. Neben dem gezeigten Kolben 18 kann sich im nicht dargestellten Teil des Hauptzylinders 10 ein ähnlich aufgebauter, zweiter Kolben befinden, der dann als Sekundärkolben bezeichnet wird.

Der Ventilkörper 24 des Zentralventils 20 hat einen sich durch den Kolben 18 hindurch erstreckenden, stiftförmigen Fortsatz 32, an dessen freiem Ende ein als Anschlagbauteil dienender Querstift 34 befestigt ist. Der Querstift 34 ist mit Spiel in einer radialen Durchgangsausnehmung 36 eines einstückig mit dem Kolben 18 verbundenen Betätigungsfortsatzes 38 verringerten Durchmessers aufgenommen, der sich durch das Verschlusselement 16 hindurch erstreckt, aus dem Gehäuse 12 des Hauptzylinders 10 herausragt und zur Verbindung mit einem nicht dargestellten, stangenförmigen Eingangsglied vorgesehen ist. Der Querstift 34 liegt dann, wenn der Kolben 18 die dargestellte Ruhestellung einnimmt, an einer Anschlagringscheibe 40 an, die ihrerseits mit der Stirnfläche eines zum Verschlusselement 16 gehörenden Elastomerteils 42 in Berührung steht, so daß das Zentralventil 20 in Offenstellung gehalten ist.

Das Verschlusselement 16 weist neben dem kreisringförmig ausgebildeten Elastomerteil 42 ein sich axial daran anschließendes, separat und ebenfalls kreisringförmig ausgebildetes Teil 44 aus starrem Material auf, beispielsweise aus einem geeigneten, harten Kunststoff. Auf seiner dem Elastomerteil 42 zugewandten Stirnfläche weist das Teil 44 aus starrem Material einen ringförmig umlaufenden, sich axial erstreckenden Vorsprung 46 auf, der sich im gezeigten Beispiel zu seinem freien Ende hin konisch verjüngt und dessen freies Ende von einer Reihe stiftförmiger Fortsätze 48 gebildet ist, die in Umfangsrichtung voneinander gleichmäßig beabstandet sind und die sich ebenfalls axial erstrecken. Wie aus der Figur ersichtlich, ist die Axialerstreckung des Vorsprungs 46 (einschließlich seiner Fortsätze 48) so gewählt, daß das Elastomerteil 42 von dem Vorsprung 46 axial nahezu vollständig durchsetzt ist. Zwischen der mit der Anschlagringscheibe 40 in Berührung stehenden Stirnfläche des Elastomerteils 42 und der stirnseitigen Oberfläche jedes der stiftförmigen Fortsätze 48 besteht lediglich der mit L bezeichnete Freiraum. Die größte Querschnittsabmessung des Vorsprungs 46, die sich beim gezeigten Ausführungsbeispiel aufgrund der konischen Ausgestaltung des Vorsprungs 46 an dessen Basis findet, beträgt weniger als die Hälfte der Querschnittsabmessung S des Elastomerteils 42.

Die aufgrund der separaten Ausbildung kostengünstig getrennt herstellbaren Teile 42 und 44 des Verschlusselements 16 sind durch Zusammenfügen lösbar miteinander verbunden. Das Verschlusselement 16, dessen Teil 44 im dargestellten Beispiel einen einstückig angeformten, hohlzylindrischen Fortsatz 50 zur besseren Führung des Betätigungsfortsatzes 38 aufweist, wird

durch einen in einer Umfangsnut angeordneten Spreng-
ring 52 in dem stufenförmig erweiterten Endabschnitt
der Bohrung 14 des Hauptzylinders 10 gehalten.

Die Funktion des dargestellten Hauptzylinders 10 ist
wie folgt:

Ausgehend von der gezeigten Ausgangsstellung aller
Teile wird bei einer durch den Fahrer erfolgenden Betä-
tigung der Bremsanlage über das nicht dargestellte,
stangenförmige Eingangsglied, welches mit dem Betäti-
gungsfortsatz 38 des Kolbens 18 verbunden ist, der Kol-
ben 18 relativ zum Gehäuse 12 des Hauptzylinders 10
bezogen auf die Figur nach links verschoben. Der Quer-
stift 34, der im unbetätigten Zustand des Hauptzylinders
das Zentralventil 20 offenhält, löst sich dabei von der
Anschlagringscheibe 40 und das federnd in Schließrich-
tung vorgespannte Zentralventil 20 schließt sich, wo-
nach entsprechend der weiteren axialen Verschiebung
des Kolbens 18 Fluiddruck in der Druckkammer 28 auf-
gebaut wird. Während einer solchen Betätigung des
Hauptzylinders 10 übernimmt das Verschlußelement 16
sowohl die Abdichtung der Bohrung 14 gegenüber dem
Betätigungsfortsatz 38 als auch dessen Führung.

Die Entspannungsbewegung beim Lösen der Bremse
erfolgt entsprechend in umgekehrter Reihenfolge, d. h.
der Kolben 18 verschiebt sich unter der Wirkung der
Rückstellfeder 30 bezogen auf die Figur nach rechts und
der Querstift 34 kommt kurz vor Erreichen der Ruhe-
stellung des Kolbens 18 in Anlage mit der Anschlagring-
scheibe 40, so daß sich das Zentralventil 20 wieder öf-
fnet und ein eventuell vorhandener, geringer Restdruck
in der Druckkammer 28 über die Nachlaufbohrung 26 in
das nicht dargestellte Fluidreservoir abgelassen wird.

Im folgenden soll davon ausgegangen werden, daß
kurz vor einer durch den Fahrer erfolgenden Bremsbe-
tätigung ein Antischlupfregelzyklus abgelaufen ist, im
Rahmen dessen automatisch ein zusätzliches Fluidvolu-
men aus dem Fluidreservoir der Druckkammer 28 zuge-
führt wurde, um Bremsdruck zur Reduzierung des Rad-
schlupfes bereitzustellen. Wird direkt im Anschluß an
einen solchen Antischlupfregelzyklus eine Bremsbetäti-
gung vom Fahrer eingeleitet, muß das Zentralventil 20
am Ende der Bremsung gegen einen zum Teil erhebli-
chen Überdruck geöffnet werden, da eine Druckent-
spannung in der Druckkammer 28 durch eine Rückfüh-
rung des während des Antischlupfregelzyklus zugeführ-
ten, zusätzlichen Fluidvolumens in das Fluidreservoir
vor der direkt anschließenden, vom Fahrer eingeleiteten
Bremsbetätigung nicht mehr möglich war. Je nachdem,
wie groß das während des Antischlupfregelzyklus zuge-
führte Fluidvolumen war, herrscht also selbst dann in
der Druckkammer 28 noch ein mehr oder weniger gro-
ßer Überdruck, wenn der Kolben 18 nach Beendigung
der vom Fahrer eingeleiteten Bremsbetätigung wieder
in seine Ausgangsstellung zurückgekehrt ist. Auch in
einem solchen Fall verändert sich jedoch der Öffnungs-
zeitpunkt des Zentralventils 20 nur unwesentlich, da der
aus der Druckkammer 28 über den Querstift 34 und die
Anschlagringscheibe 40 auf die Stirnfläche des Elastom-
erteils 42 übertragene Druck eine schnelle Komprimie-
rung des Elastomerteils 42 unter Aufhebung der
Freiräume L bewirkt, so daß sich die Anschlagringschei-
be 40 nahezu verzögerungsfrei an die Kopfflächen der
stiftförmigen Fortsätze 48 des am Teil 44 ausgebildeten
Vorsprungs 46 legt. Das starre Material des Teils 44
gestattet keine weitere axiale Verlagerung der An-
schlagringscheibe 40 und damit auch des Querstiftes 34,
so daß das Zentralventil 20 auch gegen hohen Über-
druck zuverlässig und unter Einhaltung eines genau de-

finierten Öffnungspunktes in bezug auf die Stellung des
Kolbens 18 öffnet.

Patentansprüche

1. Hauptzylinder (10) für eine hydraulische Fahr-
zeugbremsanlage mit einem Gehäuse (12), das eine
sich entlang einer Längsachse (A) erstreckende
Bohrung (14) aufweist, deren eines Ende von einer
zum Gehäuse (12) des Hauptzylinders (10) gehö-
renden Stirnwand und deren anderes, gegenüber-
liegendes Ende durch ein Verschlußelement (16)
abdichtend verschlossen ist, wobei in der Bohrung
(14) benachbart zu dem Verschlußelement (16) ein
durch dieses hindurch betätigbarer Kolben (18) ab-
dichtend und axial verschieblich aufgenommen ist,
der ein Zentralventil (20) aufweist, das eine Fluid-
verbindung zwischen einem Fluidreservoir und ei-
ner in der Bohrung (14) durch die Stirnwand und
den Kolben (18) begrenzten Druckkammer (28) er-
möglicht, und das bei unbetätigtem Kolben (18)
durch ein auf das Verschlußelement (16) wirkendes
Anlagebauteil (Querstift 34) in Offenstellung ge-
halten ist, und wobei das Verschlußelement (16) aus
zwei separaten, kreisringförmigen und sich axial
aneinander anschließenden Teilen (42, 44) gebildet
ist, von denen das erste, der Bohrung (14) zugekehrte
Teil (42) aus einem Elastomermaterial und das
zweite, von der Bohrung (14) abgewandte Teil (44)
aus einem starren Material besteht, dadurch ge-
kennzeichnet, daß die beiden Teile (42, 44) des
Verschlußelementes (16) lösbar miteinander ver-
bunden sind und ein einstückig mit dem Teil (44)
aus starrem Material ausgebildeter, ringförmig um-
laufender Vorsprung (46), dessen größte Quer-
schnittsabmessung höchstens etwa die Hälfte der
Querschnittsabmessung des Teils (42) aus Elastom-
ermaterial beträgt, das Teil (42) aus Elastomer-
material axial vollständig oder nahezu vollständig
durchsetzt.
2. Hauptzylinder nach Anspruch 1, dadurch ge-
kennzeichnet, daß die Querschnittsabmessung des
Vorsprungs (46) sich zu dessen freiem Ende hin
verringert.
3. Hauptzylinder nach Anspruch 2, dadurch ge-
kennzeichnet, daß die Verringerung der Quer-
schnittsabmessung des Vorsprungs (46) stufenwei-
se oder kontinuierlich erfolgt.
4. Hauptzylinder nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
dadurch gekennzeichnet, daß das freie Ende des
Vorsprungs (46) von einer Reihe stiftförmiger Fort-
sätze (48) gebildet ist, die in Umfangsrichtung von-
einander vorzugsweise gleichmäßig beabstandet
sind und sich axial erstrecken.
5. Hauptzylinder nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Teil
(44) aus starrem Material auf seiner von dem Teil
(42) aus Elastomermaterial abgekehrten Stirnseite
einen hohlzylindrischen Fortsatz (50) aufweist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

